Deutscher Bundestag **Drucksache 19/528**

19. Wahlperiode 19.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dieter Janecek, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Reduktion von Schiffsemissionen

Die Seeschifffahrt erfüllt vor allem für den internationalen Handel eine Schlüsselfunktion. Doch die im Transport auf den Meeren verwendeten Treibstoffe (meist Schweröl) sowie Motoren und Abgasnachbehandlungen sind weit entfernt von Vorschriften an Land. So gibt es zwar zwischenzeitlich verbindliche Regelungen zu Schwefelemissionen, andere Emissionen (CO_2, NO_x, Feinstaub) werden bisher nur wenig bis überhaupt nicht reguliert. Das führt dazu, dass durch küstennahe Schifffahrt oder den Aufenthalt in den Häfen massive gesundheitliche Auswirkungen zu beklagen sind (www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Default.aspx).

Einige regionale Vorschriften haben dazu beigetragen, Abgaswerte zu reduzieren, so gibt es Schwefelemissionsvorschriften in Nord- und Ostsee sowie beim Aufenthalt in europäischen Häfen, die durch konventionellen Gebrauch von Schweröl ohne Filteranlagen (Scrubber) oder ohne den Einsatz anderer Treibstoffe (Marinediesel oder LNG (liquefied natural gas), etc.) nicht erreichbar sind (www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Default.aspx).

Mit positivem Beispiel könnte die Bundesregierung mit der von ihr betriebenen Flotte vorangehen. Vorbild für den Bund könnte die gemeinsame Flottenplanung der Hamburg Port Authority (HPA) sein, die durch ein gemeinsames Einsatzkonzept bzw. Bootsflottenmanagement aller in Hamburg eingesetzten Schiffe des Landes Hamburg deutlich effizientere Strukturen sowie die Einsparung von Schiffen und Emissionen bewirkt hat (www.thb.info/rubriken/single-view/news/hpa-verleiht-hamburgs-flotte-neuen-schub.html).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche Ziele hat die Bundesregierung mit der Verabschiedung der Förderrichtlinie für LNG („Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff“) verbunden, und von welchen zusätzlichen Schiffen mit LNG-Antrieb oder Dual-Fuel-Antrieben geht sie bis Ablauf der Förderrichtlinie 2020 aus?

   b) Mit welchen finanziellen Mitteln hinterlegt die Bundesregierung die Förderrichtlinie, (die 2017 in Kraft getreten ist www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/richtlinie-zuwendung-lng-seeschiffe.pdf?__blob=publicationFile) für 2017 (gebucht) und aktuell für 2018, und welche Mittelausstattung ist für 2019 und 2020 geplant?

   c) Aus welchen Gründen ist die Förderung auf Schiffe mit Einsatzgebiet in europäischen Gewässern beschränkt?

   d) Würde die Bundesregierung mit einer Öffnung des Förderprogramms auch für Schiffe im interkontinentalen Verkehr eine größere Akzeptanz des Programms erreichen (bitte begründen)?

   e) Welche zusätzlichen Anreize zur Einführung von LNG sowie weiteren umweltfreundlichen Abgastechniken plant die Bundesregierung, falls sie keine weiteren Anreize plant, warum nicht?

2. a) Welche Zusammenarbeit des Bundes mit den Küstenländern in Bezug auf Schiffsemissionsreduktionen gibt es, und durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung für eine weitere Koordination zwischen Bund und Ländern in diesem Bereich sorgen?

   b) Welchen Zeitplan sieht die Bundesregierung dafür vor, entsprechende, weiterhin bestehende Hürden abzubauen?

3. a) Bis wann wird die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6851, Antwort zu Frage 7) fertiggestellt sein bzw. veröffentlicht werden, und welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der Studie?

   b) Inwieweit spielt das Thema LNG-Infrastruktur und Betankungsmöglichkeiten von LNG in den deutschen Seehäfen im Rahmen der Studie eine Rolle?

   c) Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung eine Ausweitung ihrer Zuständigkeiten in Hafenfragen, etwa im Rahmen der Zurverfügungstellung oder des Ausbaus von Anbindungen (see-/landseitig) der Seehäfen?

4. Welche Entwicklung und weiteren Fortschritte hinsichtlich verschärfter Vorschriften zur Reduktion aller klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen (CO_2, SO_x, NO_x, Feinstaub, Rußpartikel) aus dem Seeverkehr gibt es aktuell international (bitte tabellarisch aufführen)?

   Welche Vorschriften haben dabei einen empfehlenden, welche einen verpflichtenden Charakter?

5. Welche Entwicklung und weiteren Fortschritte hinsichtlich verschärfter Vorschriften zur Reduktion aller klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen (CO_2, SO_x, NO_x, Feinstaub, Rußpartikel) aus dem Seeverkehr gibt es aktuell auf europäischer Ebene (bitte tabellarisch aufführen)?

   Welche Vorschriften haben dabei einen empfehlenden, welche einen verpflichtenden Charakter?

6. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung in Reaktion auf den Beschluss der Weltklimakonferenz in Paris 2015 (COP 21), die Klimaerhitzung auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen, in Bezug auf den konkreten Beitrag der Seeschifffahrt?

7. a) Inwieweit setzt sich die Bundesregierung für eine mögliche Verschärfung von bestehenden oder die Einführung neuer Grenzwerte welcher klima- und gesundheitsschädlicher Emissionen auf welchen politischen Ebenen ein?

   b) Welche weiteren möglichen Maßnahmen (z. B. finanzielle oder regulatorische Anreize wie Gebührenreduktion für umweltfreundliche Schiffe, weitere) unterstützt die Bundesregierung auf welcher politischen Ebene?

8. Welche Auffassung hat die Bundesregierung zur Einrichtung einer Sonderemissionszone für die Seeschifffahrt im Mittelmeer, und welchen aktuellen Sachstand gibt es bezüglich deren Einrichtung?

9. Die Einrichtung welcher weiteren regionalen Sonderemissionszonen steht nach Kenntnis der Bundesregierung kurz bevor bzw. ist für welche Gebiete geplant, und welche Auffassung hat die Bundesregierung jeweils dazu?

10. a) Welche Infrastruktur zum Betanken von Schiffen mit LNG steht in den Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verfügung, und welchen jeweiligen Betankungsmöglichkeiten können sich Seeschiffe bedienen (bitte nach Hafen tabellarisch aufführen)?

    b) Welche spezifischen Regularien zum Betanken greifen in den Häfen aus a jeweils?

    c) Sofern zukünftig Schiffe mit größeren LNG-Motoren (z. B. neue Containerschiffe mit 22 000 Containerstellplätzen oder Kreuzfahrtschiffe) auch an deutschen Häfen betankt werden sollen, bis zu welcher Kapazität stehen hier nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell Betankungsmöglichkeiten zur Verfügung?

    d) Welche Genehmigungen und Zulassungen welcher Stellen benötigen Seeschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem ersten Betankungsvorgang von LNG in den deutschen Seehäfen jeweils (bitte jeweilige Anforderungen für die Häfen aus a einzeln tabellarisch aufführen)?

11. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen verschiedener Häfen wie Brunsbüttel oder Wilhelmshaven, ein Importterminal für LNG auch an der deutschen Küste anzusiedeln, um den Energiemix zu diversifizieren sowie um die Verfügbarkeit von LNG für die Betankung von Seeschiffen zu verbessern (vgl. www.dvz.de/rubriken/see/single-view/nachricht/eu-genehmigt-joint-venture-fuer-lng-terminal-in-brunsbuettel.html; www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Wilhelmshaven-laut-Studie-bester-LNG-Standort,fluessiggasterminal100.html)?

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Fakt, dass derzeit die LNG-Terminals in Europa bei weitem nicht ausgelastet sind (www.handelsblatt.com/my/unternehmen/energie/boom-von-fluessiggas-mit-tankern-gegen-pipelines/20388550.html?ticket=ST-2827682-h42c40hTAvgabsEjM2zg-ap1) in Bezug auf ein mögliches neues Terminal in Deutschland?

13. Wie passt eine mögliche Unterstützung der Bundesregierung von neuer LNG-Infrastruktur in Deutschland (auch wenn diese derzeit in Europa nicht ausgelastet ist, siehe Frage 12), während parallel durch Nord Stream 2 die Gaslieferungen nach Deutschland ohnehin steigen werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. a) Welche Flotte (seegängige Schiffe, Binnenschiffe) hat die Bundesregierung aktuell insgesamt (bitte zwei Tabellen angeben, nach seegängigen Schiffen und Binnenschiffen, jeweils aufgeschlüsselt nach zuständigem Ministerium, Schiffsbezeichnung, Schiffsname, Fahrtgebiet, Aufgabenbereich (Rechtsgrundlage), Schiffsgröße, Schiffsbesatzung)?

    b) Wie viele und welche Schiffe davon sowie im Rahmen von zukünftigen Bauaufträgen sollen nach Planungen der Bundesregierung wann mit LNG ausgestattet werden?

    c) Wie viele und welche Schiffe davon sowie im Rahmen von zukünftigen Bauaufträgen sollen nach Planungen der Bundesregierung wann mit Elektroantrieben ausgestattet werden?

15. a) Welche konkreten Ergebnisse brachte die Evaluierung des Küstenwachverbundes 2016 (siehe Kleine Anfrage 18/5969(neu), Frage 1c)?

    b) Welche Maßnahmen daraus plant die Bundesregierung bis wann umzusetzen?

    c) Welche Maßnahmen daraus werden konkrete Auswirkungen auf die Emissionen der Schiffe der Bundesflotte haben und bis wann plant die Bundesregierung, detaillierte Emissionsreduktionsziele für ihre Flotte (See- und Binnenschiffe) zu verabschieden?

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, Behördenstellen mit Küstenwachfunktionen zusammenzuführen bzw. eine bestehende Stelle zentral damit zu beauftragen, wenn ja, wie, wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 18. Januar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333